

**Ambientalisti italiani e francesi concordano:**

**occorre dimezzare il traffico pesante attraverso l'arco alpino, cominciando da subito e utilizzando tutte le ferrovie di valico e la navigazione.**

**IL TUNNEL DI BASE DELLA TORINO - LIONE NON è la vera priorità.**

Con una risoluzione comune, CIPRA France e CIPRA Italia propongono alle regioni italiane e francesi un 'libro bianco' di misure per la riduzione del traffico pesante tra i due Paesi

Dimezzare il traffico pesante sulle strade transalpine, trasferire le merci su treni e navi, farlo secondo un programma che fissi obiettivi e scadenze che devono essere avviate da subito. Guardano al modello attuato dalle politiche svizzere di trasferimento gli ambientalisti italiani e francesi della CIPRA (Commissione Internazionale per la Protezione delle Alpi), la sigla che raccoglie attorno ad un tavolo comune di lavoro oltre 100 ONG di tutto l'arco alpino.

Sebbene sul tunnel ferroviario internazionale della Torino - Lione esistano sfumature nelle posizioni di alcune associazioni, su un punto siamo tutti d'accordo: occorre \*impedire che la mastodontica opera finisca con il diventare un alibi per i politici che, in Italia e in Francia, fino ad oggi non hanno avviato nulla di concreto per ridurre l'invasione e l'impatto ambientale del traffico pesante che, a Ventimiglia come in Val Susa e in Val d'Aosta, rappresenta una inaccettabile aggressione all'ambiente. Ridurre il traffico pesante si può e, come ci insegnano i risultati conseguiti dalla Svizzera, si deve fare, cominciando da subito e fissando un obiettivo di dimezzamento dei TIR, da perseguire nell'arco del prossimo decennio/' dichiara Damiano Di Simine, presidente di CIPRA Italia.

Gli ambientalisti in particolare puntano il dito sulle troppe strozzature, da Milano, a Torino, a Chambéry ed Aix les Bains, che oggi sono i veri colli di bottiglia che ostacolano il pieno utilizzo della infrastruttura ferroviaria insieme al ritardo tecnologico e industriale della logistica intermodale, che riduce l'efficienza e l'affidabilità della consegna delle merci trasportate con il vettore ferroviario.

Problemi che possono essere affrontati e risolti in tempi molto più brevi di quelli che richiederebbe la realizzazione di una nuova ferrovia internazionale

Il risultato di lunghi e amichevoli colloqui transfrontalieri, svoltisi in alta Val di Susa negli scorsi mesi, è raccolto in una risoluzione con cui, oltre a chiedere ai Governi l'impegno per la piena ratifica e l'attuazione del Protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi, la CIPRA si candida, nei confronti delle regioni confinanti (Rodano Alpi, PACA, Liguria, Piemonte e Valle d'Aosta) a redarre un 'libro bianco' che indichi le misure da attivare per perseguire l'ambizioso obiettivo di dimezzamento del traffico

Allegato: comunicato e risoluzione ufficiale (bilingui)  
contatto: 333 2451109

## Circulation des poids lourds à travers les Alpes franco-italiennes : Il faut réduire de moitié le trafic avant 2020.

Les délégations italiennes et françaises de la CIPRA s'accordent sur cet objectif et réclament la mise en œuvre des investissements nécessaires sur les réseaux ferroviaires de transit à travers les Alpes, entre Lyon et Turin, à Vintimille et vers la Suisse.

La CIPRA (Commission Internationale pour la Protection des Alpes), qui est une fédération internationale d'associations alpines a établi une position commune sur le caractère prioritaire de l'objectif de réduction du trafic poids lourds à travers les Alpes franco-italiennes.

La CIPRA s'est inspirée du modèle suisse de politique des transports : Il faut d'abord **afficher des objectifs de réduction** du trafic routier et définir ensuite les mesures adaptées et les investissements nécessaires pour atteindre ces objectifs.

Actuellement, 2,8 millions de poids lourds transitent annuellement entre la France et l'Italie, soit 8000 véhicules/jours dont 3200 au Fréjus et 1000 au Mont-Blanc. Pour CIPRA France et CIPRA Italie, ce trafic devrait être **réduit de moitié par un programme qui permette d'atteindre cet objectif en 2020.**

Les associations environnementalistes françaises et italiennes, qui partagent cet objectif de réduction de 50% du trafic avant 2020, pensent qu'il est nécessaire de clarifier les moyens qui permettront de l'atteindre. C'est au nom de cette exigence de clarté qu'elles **demandent aux administrations des régions concernées (PACA, Rhône-Alpes, Ligurie, Piémont et Val d'Aoste) de dégager les ressources nécessaires pour rédiger un "livre blanc"**, qui permette de sélectionner, dans l'énorme quantité de données et d'études, les mesures prioritaires qui permettront d'atteindre un objectif ambitieux.

Patrick Le Vaguerèse, président de CIPRA France et Damiano Di Simine, président de CIPRA Italie affirment **qu'aucun d'eux n'est disposé à attendre la réalisation du tunnel de base du Mont Cenis pour que soient mises en œuvre les mesures qui doivent dès aujourd'hui permettre de réduire considérablement le trafic dans les vallées alpines.**

## Traffico pesante attraverso le Alpi italo – francesi : l'obiettivo è il dimezzamento entro il 2020.

Le delegazioni italiana e francese della CIPRA concordano sull'obiettivo di trasferimento: sono urgenti gli investimenti ferroviari sull'intera rete ferroviaria di accesso alla Torino-Lione e alle altre ferrovie di valico, da Ventimiglia alla Svizzera

La CIPRA (Commissione Internazionale per la protezione delle Alpi), organizzazione di raccordo tra le associazioni dei diversi versanti dell'arco alpino, ha raggiunto una posizione comune sulle priorità e gli obiettivi di riduzione della morsa del traffico pesante attraverso le Alpi tra Italia e Francia.

La CIPRA si è per questo ispirata al modello svizzero di politica dei trasporti: occorre **dichiarare obiettivi di riduzione** e perseguirli con idonee misure e investimenti!

Attualmente, tra Italia e Francia transitano 2,8 milioni di mezzi pesanti all'anno, pari a quasi 8000 veicoli/giorno di cui ben 3200 sono quelli che valicano al Frejus, 1000 quelli che scelgono il tunnel del Monte Bianco. Una quantità che, secondo CIPRA Italia e CIPRA Francia, dovrebbe essere **ridotta al 50%, con un programma di riduzione che consenta di raggiungere questo obiettivo entro il 2020.**

Le associazioni ambientaliste di Italia e Francia concordano sull'obiettivo di riduzione del 50% del traffico da qui al 2020, ed è per una esigenza di chiarezza che **chiedono alle amministrazioni delle regioni confinanti (PACA, Rodano-Alpi, Liguria, Piemonte e Valle d'Aosta) di rendere disponibili le risorse necessarie a redarre un "libro bianco"**, che permetta di selezionare, nell'enorme quantità di dati e ricerche, le misure prioritarie per conseguire un così ambizioso risultato.

'Una cosa è certa – concordano Patrick Le Vaguerèse e Damiano Di Simine, presidenti rispettivamente di CIPRA Francia e di CIPRA Italia – **nessuno di noi è disposto ad aspettare che venga realizzato il tunnel di base del Moncenisio prima mettere in campo le misure che già oggi consentono di ridurre notevolmente la morsa del traffico nelle valli alpine.**'

Ils tiennent à souligner les points essentiels de la **résolution** franco-italienne, adoptée par CIPRA - France et CIPRA - Italie :

- la France et l'Italie doivent adopter des objectifs communs de transfert de marchandise de la route au chemin de fer, en conformité avec le protocole transports de la Convention Alpine.

- Il est nécessaire d'améliorer rapidement les performances des réseaux ferrés transalpins accueillant le transit entre l'Italie et la France, (via Vintimille et Modane, mais aussi le Lötschberg et le St Gothard). Il faut réduire l'engorgement des grands nœuds ferroviaires situés en amont de ces traversées, aussi bien en France (Chambéry, Aix les Bains,... qu'en Italie, Turin, Milan,... et sur la ligne du Fréjus, qui n'est utilisée qu'au tiers de sa capacité.

Il faut par ailleurs que soient abandonnés les projets qui conduisent à une augmentation de la capacité routière, par **exemple le doublement de la Galerie du tunnel du Fréjus**.

Des ressources suffisantes doivent être investies, pour améliorer les performances des réseaux ferroviaires et éliminer les goulots d'étranglement.

Il faut **moderniser et étendre le parc des matériels roulants, locomotives et wagons**, pour améliorer les prestations et la sécurité.

Il faut investir sur l'offre de transports et les prestations de **logistiques** technologiquement avancées. Il faut exploiter au mieux les capacités offertes par le **transport maritime**.

Face à ces exigences de court-terme, et au vu des éléments qui seront apportés par le livre blanc, il faudra **réexaminer le caractère prioritaire du tunnel de base transfrontalier**.

Grenoble, le 02 07 2006

#### **CIPRA – France**

MNEI  
5 place Bir Hakeim  
F-38000 Grenoble  
Tél. / Fax : +33 (0)4 76 48 17 46  
france@cipra.org  
www.cipra.org

Alcuni punti chiave sono chiaramente stabiliti dalla **risoluzione** sottoscritta da CIPRA Francia e CIPRA Italia:

- Francia e Italia devono condividere obiettivi di trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia, in conformità con il protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi.

- E' necessario da subito migliorare le condizioni di tutte le ferrovie transalpine utilizzate per i transiti tra Italia e Francia (Ventimiglia e Modane, ma anche Loetschberg e Gottardo) e la loro accessibilità dai grandi e intasati nodi della pianura, che attualmente sono veri e propri colli di bottiglia, sia sul lato italiano (Torino, Milano) che su quello francese (Chambéry, Aix les Bains), e rappresentano una delle cause per cui la linea del Moncenisio è oggi utilizzata solo per un terzo della sua capacità di trasporto.

Per la stessa ragione, occorre che vengano abbandonati i progetti che comportano un aumento della capacità stradale, a partire dal **raddoppio del tunnel autostradale del Frejus**

Risorse importanti devono essere investite per migliorare le reti ferroviarie ed eliminare i 'colli di bottiglia'.

Occorre **ammodernare e aumentare il materiale rotabile (motrici e carri)** in modo da migliorarne le prestazioni e la sicurezza.

Occorre investire su servizi di **logistica** capaci di prestazioni tecnologicamente avanzate, e sfruttare al meglio le capacità offerta dal **trasporto marittimo**.

Di fronte a queste esigenze di breve termine, e alla luce degli elementi che saranno apportati dal 'libro bianco', sarà possibile **riesaminare l'effettivo carattere prioritario del tunnel di base transfrontaliero**.

Torino, 02 07 2006

#### **CIPRA – Italia**

Via Pastrengo 13  
I-10128 Torino  
Tel.: 0039-011-548626  
Fax: 0039- 011-503155  
**Contatto : +39 333 2451109**  
cipra@arpanet.it  
www.cipra.org

## Résolution franco-italienne

sur la circulation des poids lourds à travers les Alpes franco-italiennes : il faut réduire de moitié le trafic avant 2020.

## Risoluzione franco – italiana :

traffico pesante attraverso le Alpi italo – francesi. L'obiettivo è il dimezzamento entro il 2020.

---

CIPRA France et CIPRA Italia ont adopté la résolution commune suivante :

1. Elles rappellent **les enjeux stratégiques du transfert vers le ferroviaire du transport des marchandises et les conditions préalables et urgentes à sa mise en œuvre**

2. Elles considèrent que le transfert des marchandises de la route vers le rail est une priorité absolue cohérente avec les dispositions prévues dans **le Protocole transport de la Convention alpine** et affirment l'urgence d'une ratification complète du Protocole transport par le parlement italien et sa mise en œuvre sans restrictions, en France comme en Italie.

3. Elles affirment **la nécessité pour ces États d'afficher des objectifs ambitieux à court terme pour une réduction progressive du trafic de marchandises sur les routes. En 2004, les vallées du nord des Alpes franco-italiennes (Mont-blanc + Fréjus) ont vu transiter 24 millions de tonnes de marchandises transportées par camion. D'ici à 2020 ce tonnage doit être réduit de moitié (1).**

4. Elles sont globalement d'accord sur l'urgence des mesures à prendre pour que ce transfert s'accomplisse :

5. Elles souhaitent que **le projet Lyon - Turin** soit resitué dans les contextes nationaux et européens de soutien au transfert modal. Le projet de création d'un tunnel de base ne doit pas freiner d'autres priorités, côté français, comme côté italien. Il ne faut pas seulement améliorer (reconsidérer) les traversées alpines mais commencer dès maintenant à améliorer les performances des lignes actuelles, supprimer les points critiques et adapter les modes de fonctionnement.

6. Elles refusent **la poursuite de réalisations routières ou autoroutières à travers les alpes.**

7. Elles dénoncent et exigent le retrait de la décision de création au Fréjus d'une nouvelle galerie. Cette nouvelle galerie aurait les

---

CIPRA Francia e CIPRA Italia hanno adottato la seguente risoluzione comune:

1. Esse ricordano **il carattere strategico del trasferimento su ferro per il trasporto delle merci e le condizioni preliminari e urgenti alla sua messa in opera.**

2. Considerano che il trasferimento del trasporto merci dalla strada alla rotaia è una priorità assoluta, coerentemente con le misure previste dal **protocollo sui trasporti della Convenzione delle Alpi** ed affermano l'urgenza di una piena ratifica del protocollo sui Trasporti da parte del Parlamento Italiano, e una sua piena attuazione senza restrizioni in Francia come in Italia.

3. Esse affermano pertanto **la necessità di obiettivi ambiziosi e a breve termine di riduzione progressiva del trasporto merci su strada: nel 2004 i valichi alpini delle Alpi occidentali franco – italiane (Monte Bianco + Fréjus) sono stati attraversati da 24 milioni di tonnellate di merci trasportate da camion. Entro il 2020 questa quantità deve essere dimezzata (1).**

4. Sono complessivamente d'accordo sull'urgenza delle misure da adottare affinché tale trasferimento si compia :

5. Si augurano che **il progetto Lione-Torino** sia restituito ai contesti nazionali ed europei di sostegno al trasferimento modale. La parte di progetto che riguarda il tunnel di base non deve frenare altre priorità, sul versante francese come sul versante italiano. Bisogna cominciare da subito a migliorare le prestazioni delle linee attuali secondo una logica che affronti le criticità della intera rete puntando alla soppressione dei punti di criticità, senza limitarsi alla semplice opera di attraversamento alpino.

6. **Rifiutano il proseguimento di nuove realizzazioni o potenziamenti stradali o autostradali attraverso le Alpi.**

7. Denunciano ed esigono il ritiro della decisione di creare al Frejus una nuova galleria. Questo nuovo tunnel ha le caratteristiche di una nuova viabilità di

caractéristiques d'une nouvelle voie de transit et réaliserait de fait le doublement de la galerie actuelle.

**8. Pour les mêmes raisons, elles demandent l'abandon de tout projet de création de nouvelles infrastructures routières à travers les alpes franco-italiennes.** Ces opérations anéantiraient définitivement les chances de créer une alternative crédible au transport routier dans les Alpes franco-italiennes.

**9. La mutation volontariste du transport de marchandises suppose une transformation radicale de la logistique des transports, qui va bien au-delà de la question des infrastructures ferroviaires.**

10. Elles demandent l'amélioration des réseaux ferroviaires existants, la création de plateformes multimodales, la mise en œuvre de nouvelles technologies, une nouvelle politique pour la logistique, l'achèvement des nouvelles infrastructures en construction (de Ventimiglia à la Suisse), le renforcement du transfert modal déjà mis en place grâce au cabotage en méditerranée.

11. Elles rappellent que les conditions de réussite du transfert modal sont liées à l'état du réseau ferroviaire et aux modes, moyens et conditions de son exploitation, mais aussi aux conditions de collecte et d'expédition des marchandises.

12. Elles incitent par conséquent les États à relancer vigoureusement la réorganisation du secteur des transports, en favorisant le développement des sociétés de logistique intermodale et en renonçant – définitivement - à toutes formes de soutien dédié exclusivement au transport routier.

**13. Elles rappellent que les coûts du transport doivent refléter la réalité des charges d'investissement, de fonctionnement et d'entretien ainsi que les coûts environnementaux et sociaux. Cependant, les mesures de tarification ne suffiront pas à améliorer le transfert modal qui nécessite une autre politique volontariste de transport.**

14. Elles considèrent que les actions qui permettront de renforcer l'efficacité, l'intégration environnementale et la sécurité du trafic en amont et de part et d'autre du tronçon central de la liaison Lyon-Turin doivent être prioritaires.

15. Elles s'interrogent sur la pertinence de l'ouverture en France **d'une enquête publique**

transito, e rappresenta di fatto il raddoppio della attuale carreggiata.

**8. Per le stesse ragioni chiedono l'abbandono di qualunque progetto di creazione di nuove infrastrutture stradali attraverso le Alpi franco – italiane.** Questi interventi annullerebbero definitivamente le possibilità di creare una alternativa credibile al trasporto stradale nelle Alpi franco-italiane.

**9. La volontà di cambiamento del trasporto delle merci presuppone una trasformazione radicale della logistica dei trasporti che va ben al di là della questione delle infrastrutture ferroviarie.**

10. Reclamano il miglioramento della rete ferroviaria esistente, la creazione di piattaforme multimodali, l'adozione di nuove tecnologie, una nuova politica della logistica, lo sfruttamento delle nuove infrastrutture ferroviarie in costruzione (da Ventimiglia alla Svizzera), il trasferimento modale già in atto grazie al potenziamento dei porti e del cabotaggio nel Mediterraneo.

11. Ricordano che le condizioni per la riuscita del trasferimento modale sono connesse innanzitutto allo stato della rete ferroviaria e alle modalità, ai mezzi e alle condizioni del suo utilizzo, ma anche alle condizioni della raccolta e della spedizione delle merci.

12. Occorre pertanto un impegno degli Stati a incentivare fortemente la riorganizzazione del settore dei trasporti, favorendo lo sviluppo di società di logistica intermodale ed abolendo - definitivamente- ogni forma di sostegno all'autotrasporto puro.

**13. Esse ricordano che i costi del trasporto devono rispecchiare la realtà dei costi degli investimenti, del funzionamento e della manutenzione così come dei costi ambientali e sociali. Ciò nonostante, le misure di tariffazione non basteranno da sole a migliorare il trasferimento modale che necessita di un'altra politica del trasporto.**

14. Considerano che le azioni che permetteranno di migliorare l'efficienza, l'integrazione ambientale e la sicurezza del traffico da una parte e dall'altra del troncone centrale del collegamento Lione-Torino devono essere prioritarie.

15. Si interrogano sulla pertinenza dell'apertura solo in Francia di **un'inchiesta pubblica** sul tunnel di

qui ne concerne pas la partie italienne sur le tunnel de base, qui est pourtant un ouvrage transfrontalier.

16. Sur la base de ces prévisions, pour accélérer le processus nécessaire de transfert modal des marchandises et des voyageurs **et améliorer la qualité du processus démocratique de décision concernant les projets ferroviaires**, les associations signataires proposent de réaliser un **livre blanc des projets de développement ferroviaires dans les Alpes franco-italiennes**.

17. Elles sollicitent auprès des autorités politiques de l'État et des régions concernées, les financements qui permettront de réaliser ce document.

base, che non riguarda la parte italiana, trattandosi della realizzazione di un'opera transfrontaliera.

16. Sulla base di queste previsioni, per accelerare il necessario processo di trasferimento modale delle merci e dei passeggeri e **per migliorare la qualità del processo democratico decisionale riguardante questi progetti ferroviari**, le associazioni firmatarie propongono di realizzare un **libro bianco dei progetti di sviluppo ferroviarie nelle Alpi franco-italiane**.

17. Sollecitano presso le autorità politiche statali e regionali interessate i finanziamenti che permetteranno di realizzare questo documento.

Grenoble, le 02 07 2006

Torino, 02 07 2006

Patrick Le Vaguerèse, Président

Damiano Di Simine, Presidente



MNEI  
5 place Bir Hakeim  
F-38000 Grenoble  
Tél. / Fax : +33 (0)4 76 48 17 46  
france@cipra.org  
www.cipra.org



Via Pastrengo 13  
I-10128 Torino  
Tel.: 0039-011-548626  
Fax: 0039- 011-503155  
cipra@arpnet.it  
www.cipra.org